

# 都市再生整備計画

ことでん新駅(太田<sup>おおた</sup>～仏生山<sup>ぶっしょうざん</sup>駅間)周辺地区

香川県<sup>たかまつ</sup>高松市

平成31年1月

## 都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	香川県	市町村名	高松市	地区名	ことでん新駅(太田～仏生山駅間)周辺地区	面積	72 ha
計画期間	平成 31 年度	～	平成 34 年度	交付期間	平成 31 年度	～	平成 34 年度

### 目標

本市の目指す「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現のため、国が進める「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考えのもと、鉄道を基軸とし、鉄道駅にバス路線を繋ぐことで持続可能な公共交通ネットワークの再構築を行う。また、交通結節拠点と都市計画マスタープランで定める「地域交流拠点・生活交流拠点」を公共交通で繋ぐことで、多様かつ広域的な交流を実現し、公共交通利用者の確保・維持を図るとともに、各拠点への居住・都市機能の集約を促進する。

### 目標設定の根拠

#### まちづくりの経緯及び現況

平成16年の線引き廃止以降、モータリゼーションの進展と相まった道路網の整備により、旧市街化調整区域への居住・商業施設等の立地が顕著となり、田園地帯での無秩序な宅地化が進んだ。居住や都市機能の「拡散化」が進み、車への依存が高まる中、人口減少、少子・超高齢社会の到来により、地域全体としての魅力や活力が低下していくことが懸念される。これに対応するため、拡散型から集約型のまちづくりへ転換し、集約したまちを公共交通で繋ぐ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めており、その取組の柱として、既存の交通基盤を有効に活用し、快適で利用しやすい公共交通体系の構築を目指している。現在の公共交通ネットワークは、多くのバス系統が中心部から放射状に運行しているため、鉄道とバスが並行して運行する区間も多く、かつ、運行距離が長くなっている。非効率な運行による利用者数の減少やサービス低下に対応するため、既存の交通基盤を有効に活用した、鉄道を基軸・バスをフィーダーとする公共交通ネットワーク再構築の考え方にに基づき、バスを含む多様なモードと鉄道との結節性が高い交通結節拠点を整備するとともに、バス路線の再編に取り組んでいる。交通結節拠点整備としては、ことでん琴平線に2つの新駅を整備することとしている。すでに事業に着手している新駅(三條～太田駅間)は、主要都市と連絡する高速バスのアクセスにより、広域都市間輸送交通の結節拠点となる駅であり、また、国道を生かし本市の東西を広域に結ぶバスや、市の中心部と居住エリアを結ぶ循環系バスの結節拠点としての機能を担う駅でもある。平成28年3月に基本計画を策定し、都市計画決定を経て、用地買収・詳細設計・各事業者との調整を進めている。今回、整備する新駅(太田～仏生山駅間)は、従来の駅勢圏(半径約1km以内)だけでなく、支線となるフィーダー交通及び公共交通空白地域を抱える中部東地域や中部西地域を面的に広くカバーする交通結節拠点としての機能を担う駅として位置付けている。また、都市計画マスタープランにおいて中央連携軸に位置づけられている、中心市街地から仏生山地区までのことでん琴平線においては、交通事業者による線路の複線化事業が進められている。

#### 課題

- ① バスを含む多様なモードと鉄道との接続が有機的に機能する、結節性が高い交通結節拠点の整備
- ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保

#### 将来ビジョン(中長期)

本地区は、都市計画マスタープランにおいて、「中央連携軸」に位置付けられており、交通結節拠点の整備等を通じた中央連携軸の強化、公共交通網の形成を実施し、公共交通サービスの利便性の向上により、便利で安全な居住環境を形成するとともに、医療・業務等の機能的な都市活動を確保することとしている。そのためのまちづくりの手法として、持続可能な交通体系の構築により、公共交通利用者の確保・維持を図るとともに、移動によって人の流れを束ね、各拠点への居住・都市機能の集約を促すことにより、持続可能なコンパクトシティの実現を目指す。また、本計画は拠点間を繋ぐネットワークの役割を担う事業であり、関連性の高い「仏生山地区」及び「山田地区」の拠点づくりと併せて事業を実施することにより、本エリアとネットワークで繋がったエリアにも波及効果として機能集積が期待できる。高松市における「コンパクト・プラス・ネットワーク」の象徴(モデルケース)となる事業である。

### 目標を定量化する指標

指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	目標値
				基準年度	目標年度
新駅における鉄道乗降客数	人/日	ことでん新駅(太田～仏生山駅間)における1日当たりの鉄道乗降客数	公共交通ネットワークの再構築の効果として、本地区の公共交通の中核をなす鉄道駅の乗降客数の増加をもって評価する。	-	1,900
新駅におけるバス乗降客数	人/日	ことでん新駅(太田～仏生山駅間)における1日当たりのバス乗降客数	交通結節拠点整備の効果として、フィーダーバスの結節によるバスの乗降客数の増加をもって評価する。	-	185

## 都市再生整備計画の整備方針等

計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>整備方針【公共交通ネットワークの再構築により、「交通結節拠点」と「地域交流拠点・生活交流拠点」を公共交通で繋ぎ、公共交通利用者の確保・維持を図る。】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節拠点を整備し、再編したバスを含む多様なモードと鉄道駅とを有機的に接続させることで、公共交通の利便性の向上を図り、利用者の確保・維持を目指す。</li> <li>・バスとバスを乗り継ぐ際に、運賃を割り引くことで、利用者の乗継抵抗を軽減し、公共交通の利用促進を図る。</li> <li>・各拠点内の活性化だけでなく、公共交通により繋がった各拠点間交流の活性化を図る。</li> </ul>	<p>【基幹事業】                      地域生活基盤施設：駅前広場                      地域生活基盤施設：駐輪場</p> <p>【提案事業】                      まちづくり活動推進事業：バス・バス乗継割引導入事業</p> <p>【関連事業】                      ことでん新駅（太田～仏生山駅間）駅舎整備事業                      ことでん琴平線（栗林公園～仏生山駅間）複線化事業</p>
<p>その他</p>	

様式3 目標を達成するために必要な交付対象事業等に関する事項

交付対象事業費	1,032.3	交付限度額	464.5	国費率	0.45
---------	---------	-------	-------	-----	------

(金額の単位は百万円)

基幹事業	事業	細項目	事業箇所名	事業主体	直/間	規模	(参考)事業期間		交付期間内事業期間		(参考)全体事業費	交付期間内事業費	うち官負担分	うち民負担分	交付対象事業費	費用便益比B/C
							開始年度	終了年度	開始年度	終了年度						
道路																
道路																
道路																
道路																
公園																
古都保存・緑地保全等事業																
河川																
下水道																
駐車場有効利用システム																
地域生活基盤施設			駅前広場	高松市	直	A=5,500㎡	31	34	31	34	980.3	980.3	980.3		980.3	-
			駐輪場	高松市	直	A=1,480㎡	31	34	31	34	29.0	29.0	29.0		29.0	-
高質空間形成施設																
高次都市施設																
中心拠点誘導施設																
連携生活拠点誘導施設																
生活拠点誘導施設																
高齢者交流拠点誘導施設																
既存建造物活用事業(高次都市施設)																
土地区画整理事業																
市街地再開発事業																
住宅街区整備事業																
バリアフリー環境整備事業																
優良建築物等整備事業																
住宅市街地総合整備事業																
			拠点開発型													
			沿道等整備型													
			密集住宅市街地整備型													
			耐震改修促進型													
街なみ環境整備事業																
住宅地区改良事業等																
都心共同住宅供給事業																
公営住宅等整備																
都市再生住宅等整備																
防災街区整備事業																
合計											1,009.3	1,009.3	1,009.3	0.0	1,009.3	-

提案事業(継続地区の場合のみ記載)

提案事業	事業	細項目	事業箇所名	事業主体	直/間	規模	(参考)事業期間		交付期間内事業期間		(参考)全体事業費	交付期間内事業費	うち官負担分	うち民負担分	交付対象事業費	
							開始年度	終了年度	開始年度	終了年度						
地域創造支援事業																
事業活用調査																
まちづくり活動推進事業			バス・バス乗継割引導入事業	ことでんバス(株)	間	-	31	31	31	31	23.0	23.0	23.0		23.0	23
合計											23.0	23.0	23.0	0.0	23.0	23

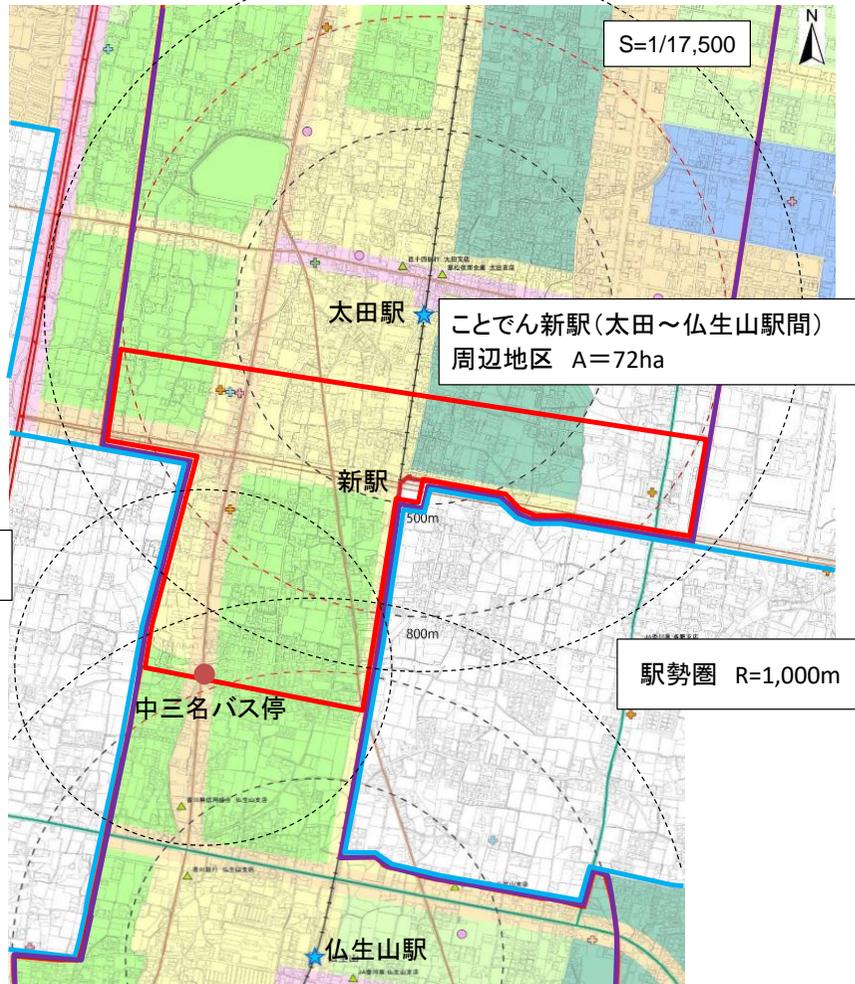
(参考)関連事業	事業	事業箇所名	事業主体	所管省庁名	規模	(いずれかに○)				事業期間		全体事業費
						直轄	補助	地方単独	民間	開始年度	終了年度	
	ことでん新駅(太田~仏生山駅間)駅舎整備事業	ことでん新駅(太田~仏生山駅間)駅舎	高松市都市交通計画推進協議会	鉄道局	A=1,000㎡		○			H31	H34	568.0
	ことでん琴平線(栗林公園~仏生山駅間)複線化事業	ことでん琴平線(栗林公園~仏生山駅間)	高松琴平電気鉄道(株)		L=4,780m				○	H28	-	2,810.0
合計												3,378.0

…A

…B

都市再生整備計画の区域

ことでん新駅(太田～仏生山駅間)周辺地区(香川県高松市)	面積	72 ha	区域	太田上町、多肥上町、三名町、鹿角町、仏生山町、出作町の一部
------------------------------	----	-------	----	-------------------------------



バス停勢圏

ことでん新駅(太田～仏生山駅間)周辺地区 A=72ha

駅勢圏 R=1,000m

**【凡例】**

鉄道網	用途地域
□ 駅	第一種低層住居専用地域
— JR	第二種低層住居専用地域
— その他の路線	第一種中高層住居専用地域
— 高速道路	第二種中高層住居専用地域
— 一般国道	第一種住居地域
— 主要地方道	第二種住居地域
— 一般県道	準住居地域
● 拠点	近隣商業地域
★ 広域交流拠点	商業地域
★ 地域交流拠点	工業地域
★ 生活交流拠点	工業専用地域
	準工業地域

**凡例**

□ (Red)	都市再生整備計画の区域
□ (Blue)	居住誘導区域
□ (Purple)	一般都市機能誘導区域
○ (Dashed)	新駅を中心に半径1km圏内

## ことでん新駅(太田～仏生山駅間)周辺地区(香川県高松市) 整備方針概要図

<b>目標</b> 本市の目指す「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現のため、国が進める「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考えのもと、鉄道を基軸とし、鉄道駅にバス路線を繋ぐことで持続可能な公共交通ネットワークの再構築を行う。また、交通結節拠点と都市計画マスタープランで定める「地域交流拠点・生活交流拠点」を公共交通で繋ぐことで、多様かつ広域的な交流を実現し、公共交通利用者の確保・維持を図るとともに、各拠点への居住・都市機能の集約を促進する。	代表的な指標	鉄道乗降客数 (人/日)	-	(H29年度) →	1,900	(H35年度)
		バス乗降客数 (人/日)	-	(H29年度) →	185	(H35年度)
		( )		( 年度) →	( 年度)	

